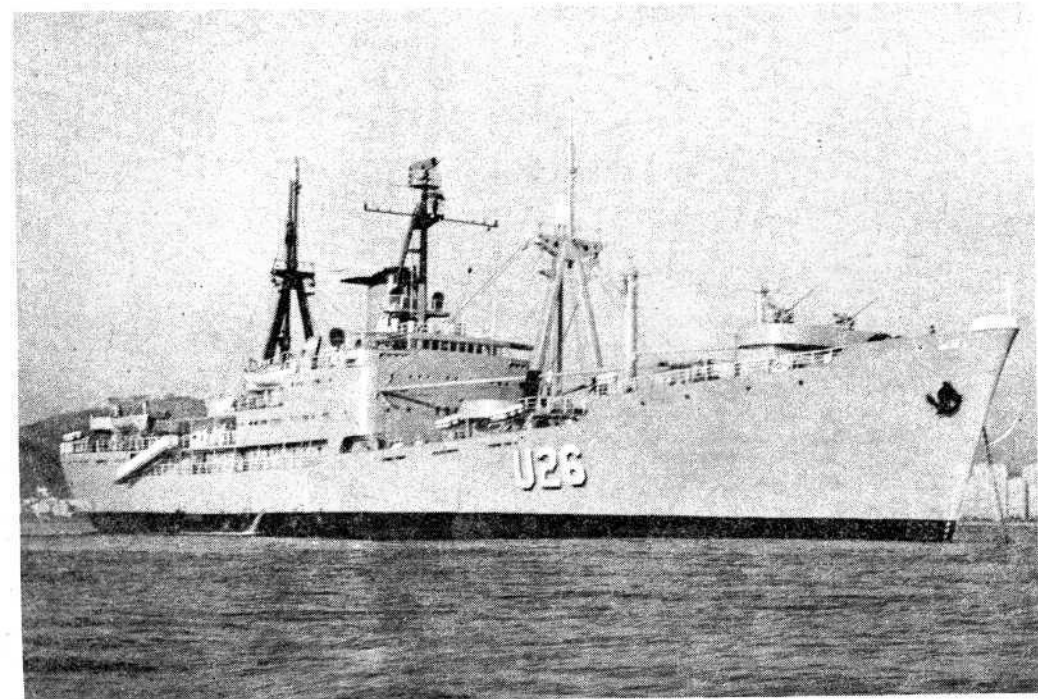


# Hoy llegará el "Custodio de Mello", buque-escuela de la Marina de Guerra de Brasil



El buque-escuela «Custodio de Mello», que hoy llegará a Santa Cruz de Tenerife.

Para las primeras horas de esta mañana, está prevista la llegada a nuestro puerto del «Custodio de Mello», buque-escuela de la Marina de Guerra Brasileña que, al mando del comandante Waldyr Barroso Filho, realiza un crucero de instrucción con guardiamarinas de la Escuela Naval de su país.

Una vez más, el puerto de Santa Cruz de Tenerife se alegra con el ondear al viento de la enseña brasileña en sus aguas. Los anales de nuestro puerto guardan con cariño nombres y más nombres de marinos y barcos de la nación hermana —la que evangelizó nuestro Anchieta— y, desde las primeras décadas del pasado siglo, la Marina brasileña se ligó íntimamente a Santa Cruz de Tenerife, puerto que, el 20 de febrero de 1969, recibió la fuerza naval al mando del vicealmirante Dantas Torres, aquella que trajo a estas aguas al portaaviones «Minas Gerais», el crucero «Barroso» —que venía por segunda vez—, al submarino «Río Grande do Sul» y a los destructores «Pernambuco» y «Parnaíba».

Por lo que respecta a las principales escalas de unidades de la Marina de Guerra brasileña durante los últimos años del pasado siglo y primeros del presente, en primer lugar debemos destacar la del acorazado guardacostas «Solimoes» que, al mando del comandante Tamborin, llegó a Santa Cruz de Tenerife el 28 de mayo de 1875.

Este buque, construido en astilleros ingleses, era gemelo del «Javary», y ambos se construyeron para sustituir a los ya veteranos «Lima Ba-

rros», «Silvado» y «Baía», que databan de 1866 y que, con anterioridad, habían navegado con los nombres de «Bellona», «Némesis» y «Minerva».

El «Solimoes» iba en viaje de entrega y, antes de recalar por nuestro puerto, había hecho escalas en Lisboa y Gibraltar, puerto éste desde el que cruzó al nuestro en cuatro singladuras y media. Venía tripulado por 97 hombres y, una vez finalizó las operaciones de carboneo y aguada, siguió viaje a San Vicente de Cabo Verde y Río de Janeiro.

El «Solimoes» era un buque de 3.700 toneladas, 73 metros de eslora y casco de hierro que, como artillería principal, montaba cuatro cañones de 254 milímetros. El máximo espesor de la coraza era de 305 milímetros en el casco —280 en las barbetas— y, como su «sister ship», por entonces estaba considerado como un magnífico «armoured ship».

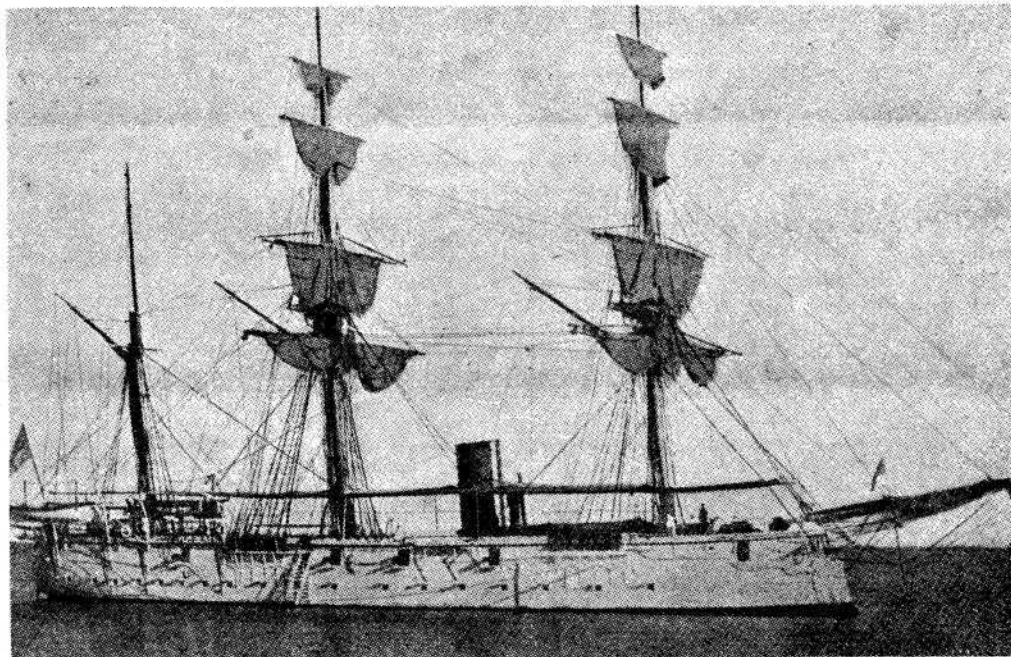
El 7 de junio del año siguiente, procedente de puertos brasileños —vía San Vicente de Cabo Verde— al mando del comandante Teixeira llegó a Santa Cruz de Tenerife la corbeta de vapor «Trajano» que, en la dársena, fondeó para hacer consumo y refrescar la aguada.

La «Trajano» —que había cruzado desde Cabo Verde a nuestro puerto en seis días de mar— zarpó el día 10 rumbo a Lisboa, donde se reuniría con el «Javary», gemelo del «Solimoes» al que tenía que escoltar hasta Río.

El 5 de julio de 1876, la «Trajano», con el «Javary» en su estela, dobló Punta Anaga y, poco después, ambos bu-

ques brasileños dieron fondo en aguas de Santa Cruz de Tenerife.

El «Javary» venía al mando del comandante Nogueira —su tripulación estaba compuesta por 95 hombres y la «Trajano» llevaba 207— y, una vez finalizaron las faenas de relleno de carboneras y la



El bricbarca «Benjamin Constant» que, el 17 de julio de 1894, arribó a nuestro puerto.

aguada, así como el ajuste de máquinas, el día 8 comenzaron a virar las anclas y, ya con ellas a pique, arrumbaron a Río de Janeiro.

La corbeta «Trajano» —que durante algún tiempo se llamó «Tonelero»— había sido construida en 1873 y, con las

«Niteroi» y «Guanabara», prestó servicio hasta que, en 1882, entró en servicio la «Almirante Barroso». En 1906, la «Trajano» fue desarmada y, como pontón, continuó a flote varios años.

Por lo que respecta a los «Solimoes» y «Javary», el primero naufragó el 19 de mayo de 1892 y, el segundo —que intervino en la sublevación de Custodio de Mello— fue hundido por las fuerzas navales

de Peixoto el 22 de noviembre de 1893.

Para sustituir a estos dos acorazados guardacostas que estuvieron en aguas de Santa Cruz de Tenerife, la Marina brasileña encargó la construcción de los «Floriano» y «Deodoro» —de 3.162 toneladas y bien artillados— que entraron en servicio en 1899. Este último se vendió a Méjico en 1924 —fue rebautizado «Anahuac»— y, hasta 1936, continuó en servicio el «Floriano»

día 22, el buque-escuela brasileño se hizo a la mar con rumbo a Río de Janeiro. Allí fue, hacia el Sur, blanca de velas abiertas mientras, por la popa, quedaba tendido el negro y espeso penacho de humo que escapaba por la chimenea.

Como buque-escuela, la «Benjamin Constant» navegó hasta que, en 1926, fue dada de baja en las listas de la Armada brasileña.

El 16 de septiembre de 1895, procedente de Río de Janeiro llegó a Santa Cruz de Tenerife el acorazado «24 de Maio» —comandante Bedford— que se dirigía a Lisboa. Poco después, de Río de Oro arribó el cañonero español «Infanta Eulalia» y, como en el caso del «Benjamin Constant», en honor de los marinos de ambos buques se celebraron varios actos en esta capital.

El día 22, el «24 de Maio» —nombre temporal, ya que había resbalado por la grada en 1885 con el de «Aquidaban»— comenzó a virar el ancla y, ya en franquía, arribó al puerto de la capital portuguesa.

El «Aquidaban», un buque de 5.000 toneladas bien artillado y protegido, se perdió por explosión interna el 21 de enero de 1906.

El 15 de marzo de 1898, al mando del comandante Santos Porto arribó el «Tupy», uno de los tres cruceros torpederos —los otros eran los «Tamoyo» y «Timbira»— construidos por la Germania Werft, de Kiel, para la Marina brasileña.

El «Tupy» venía de Lisboa y, fondeado en la dársena —al día siguiente llegó el «Río Santa Cruz», transporte de la Marina argentina— permaneció hasta que, el día 20, siguió viaje a Río de Janeiro.

Como sus dos citados gemelos, el «Tupy» era un buque de 1.060 toneladas, 82 metros de eslora y 8,8 de manga. Daba media de 22,5 nudos y estaba artillado con cañones de 105 milímetros, seis de 57 y dos de 37. Llevaba tres tubos lanzatorpedos —uno de 450 milímetros y dos de 350— y, con 260 toneladas de carbón, tenía un radio de acción de 6.000 millas a velocidad económica.

Su estampa marinera era elegante, con dos palos en cofas y masteleros calados a bayoneta, dos chimeneas en candela, proa de espolón y toldilla en escalón.

En 1915, el «Tupy» fue dado de baja en 1915 y, dos años más tarde, lo fueron sus dos gemelos, de los cuales el «Timbira» había sido rebautizado «Caramuru».

## El «Almirante Saldanha»

Después de la Primera Guerra Mundial, el Lloyd Brasileiro incorporó a su flota la fragata «Mearin» —antigua alemana «Henritte»— a la que utilizó como buque-escuela hasta que, amarrada en 1928, se la transformó luego en pontón.

Sin embargo, pocos años más tarde, la Marina encargó a la Vickers-Armstrongs la construcción de un bergantín goleta de cuatro palos inspi-

## Saldanha da Gama, en Santa Cruz de Tenerife

El 9 de septiembre de 1886, al mando del comandante Luis Saldanha da Gama llegó a Santa Cruz de Tenerife la cor-

vimiento revolucionario de septiembre de 1893 y, dos años más tarde, murió hero-

camente en la batalla de Campo Osorio.

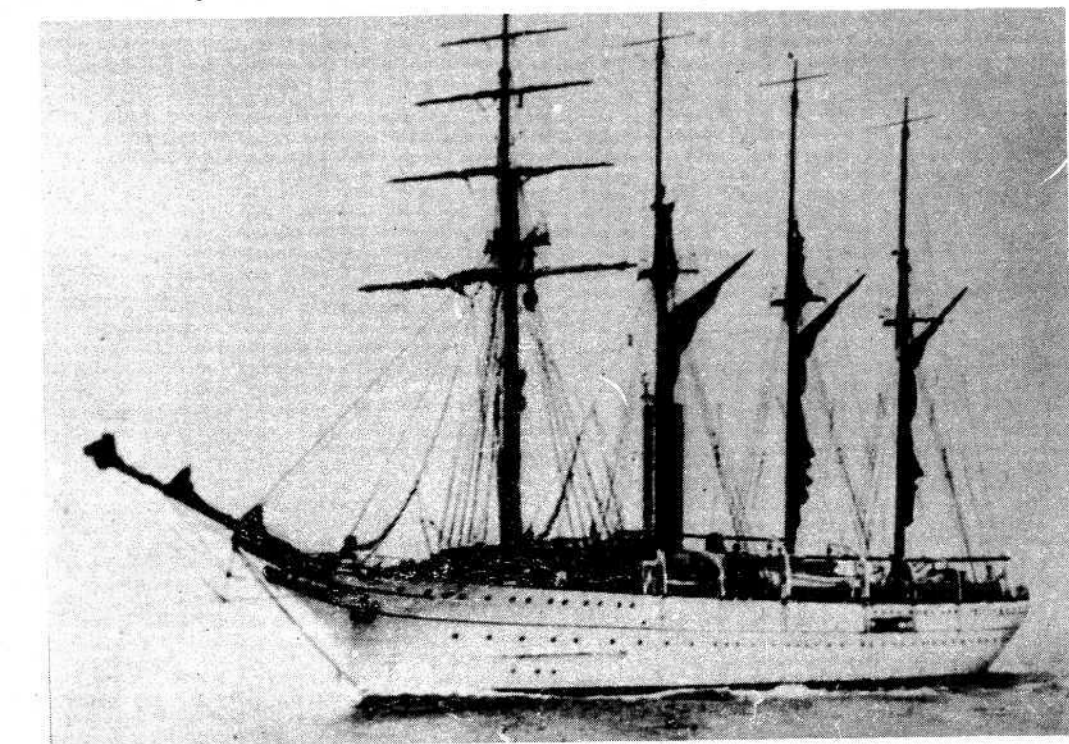
La siguiente destacada escala de un buque de guerra brasileño fue la del «Benjamin Constant», un magnífico buque-escuela aparejado de bricbarca que, al mando del comandante Cámara, realizaba su primer crucero de instrucción con alumnos de la Escuela Naval Militar brasileña.

La «Benjamin Constant» había sido botada en 1892 y, de 2.800 toneladas, en sus tres palos podía largar una buena cantidad de trapo, si bien estaba equipada con una máquina alternativa triple —la chimenea se alzaba entre los palos trinquete y mayor— y alcanzaba máxima de 14 nudos.

Bien artillada para las prácticas de los alumnos, montaba cuatro cañones de 150 milímetros, ocho de 120, dos de 57 y tres tubos lanzatorpedos sobre la flotación.

La «Benjamin Constant», que venía de Marsella, fondeó en la dársena el 17 de julio de 1894 para hacer consumo y la aguada y, al día siguiente, cerca de ella dio fondo el crucero español «Marqués de la Ensenada» que, al mando del comandante Bayo, procedía de Río de Oro.

En Santa Cruz de Tenerife se celebraron actos en honor de los marinos de ambos buques —la «Benjamin Constant» traía a su bordo 250 tripulantes, entre marinos pro-



El bergantín goleta «Almirante Saldanha», uno de los buques-escuela brasileños conocidos en



## EXTRAORDINARIO AUMENTO DE LA EXPORTACION ESPAÑOLA DE MAQUINAS DE COSER EN 1974 y 1975

Las ventas totalizaron el año pasado un valor tres veces superior que el registrado en 1971

En los últimos años, las tasas de crecimiento interanual del valor de la exportación española de máquinas de coser de tipo doméstico han superado el 51 por 100. Según "España Exporta" de Exbank —Banco de Expansión Industrial— las ventas al exterior de este tipo de productos han totalizado en 1975, 405,9 millones de pesetas, más de tres veces la cifra conseguida en 1971. Tomando en consideración el número de unidades exportadas, el crecimiento interanual en los dos últimos años no ha sido tan relevante, dado que solamente alcanzó el 16 por 100 en 1974 y el 12,3 por 100 en 1975. En consecuencia, el precio medio por unidad exportada se ha incrementado notablemente en los últimos cinco años, pasando de 1874 pesetas en 1971 a 2.123 en 1975.

Los mercados exteriores para nuestras máquinas de coser de tipo doméstico están poco diversificados. Sólo diez países absorbieron en 1975 el 92,5

por 100 del valor total de la exportación en estos productos. Desde 1974, Italia es nuestro primer cliente y el año pasado adquirió el 57 por 100 de la exportación total. El dinamismo mostrado por el mercado italiano en los últimos años puede calificarse sin duda de espectacular, dado que sus compras de máquinas de coser españolas han evolucionado de solamente 1,8 millones de pesetas en 1971 a 231,9 millones en 1975.

Los demás países presentan cifras muy por debajo de las anteriores; por ejemplo, Gran Bretaña —nuestro segundo mercado— ha comprado el 7,7 por 100 del total exportado en 1975, porcentaje notablemente inferior a los alcanzados en los cuatro años anteriores, durante los cuales sus compras oscilaron entre el 13 por 100 y el 17 por 100 del total. Francia se ha mantenido, por segundo año consecutivo, en el tercer puesto con el 7,3 por 100 del total. En cifras absolutas, la

exportación española de máquinas de coser al mercado francés ha mostrado una favorable evolución en el último quinquenio. En efecto, ha pasado de 5,5 millones a 29,7 millones de pesetas entre 1971 y 1975. Por el contrario, Portugal, en el cuarto lugar desde 1974, demuestra una participación en el total en constante disminución. Este país que en 1971 compró el 14,8 por 100 de la exportación total, en 1975 se quedó sólo con un 5 por 100. Esta tendencia podría cambiar ateniéndose a los favorables resultados obtenidos en los cuatro primeros meses del presente año, como puede verse en el cuadro adjunto.

Finalmente, son también destacables las adquisiciones de algunos países africanos —Argelia y Marruecos— e iberoamericanos; éstos últimos, a pesar de pequeños altibajos, parecen mantener una continuidad en sus compras; este es el caso de México y Venezuela, principalmente.

## EL DESEMPLEO, GRAN PREOCUPACION BRITANICA

INQUIETA SOBRE TODO EL CRECIMIENTO DEL NUMERO DE JOVENES SIN TRABAJO

LONDRES (Crónica del corresponsal interino de Europa Press, Carlos Gómez-Soto, en exclusiva para EL DIA).— El desempleo ha alcanzado una nueva marca en la historia laboral de Gran Bretaña. Según cifras publicadas por el Departamento de Empleo, el número de personas sin trabajo ascendería a un millón cuatrocientas mil, lo que en términos porcentuales equivale a un 6,3 por ciento de la población. Inquietante es el hecho de los doscientos mil jóvenes, menores de dieciocho años, que habiendo concluido sus estudios, se encuentran sin posibilidad de trabajo.

Esta nueva cota de desempleo, la peor desde que finalizó la segunda guerra mundial, coloca al Gobierno en situación embarazosa. En un momento en que el canciller del Tesoro, Healey, desea reducir el presupuesto en cerca de mil millones de libras, el anuncio del aumento de parados contribuirá a endurecer la postura de los dirigentes sindicales y del ala izquierda laborista. Sobre todo sabiendo que las propuestas de Healey ocasionarán al menos setenta mil nuevas pérdidas de empleo.

El secretario general del Consejo de las Trade Unions, Len Murray, ha calificado de terrible la cifra citada, y recalca la necesidad de adoptar medidas con urgencia, encaminadas sobre todo a combatir el desempleo juvenil que adquiere di-

mensiones críticas. Murray se unió a la voz de otros dirigentes sindicales, para manifestar que en los sindicatos no aceptarán la simple justificación económica como motivo de los cortes exigidos por Healey.

La nueva cifra de desempleo pone en duda la recuperación económica británica, cuando tras nueve meses de disminución del paro, se anuncia ahora un incremento de nueve mil sobre los del mes anterior.

Se hace difícil discernir la verdadera tendencia en el mercado del trabajo. Pero partiendo del hecho de que la situación de empleo comienza a reflejarse entre nueve y dieciocho meses después de un cambio en el nivel de la actividad económica, y que esta experimentó un relanzamiento a fines del pasado año, el crecimiento de los parados lleva a conclusiones pesimistas.

Funcionarios del Gobierno han tratado de quitar importancia a los números apuntados, que en su opinión resultan insuficientes para dar una visión de conjunto. El portavoz conservador, responsable de asuntos de Trabajo, señor Prior, no ha dudado en acusar al Gobierno de ser demasiado complaciente en la forma de tratar un problema nacional que va adquiriendo serias dimensiones.

A la vista del 6,3 por 100 de desempleo, con un preocupante aumento de los jóvenes menores de dieciocho años sin trabajo, y la inmediata pérdida del empleo de varios miles más en el caso de aceptarse las reducciones propuestas por Healey, la discusión en relación con los cortes presupuestarios adquiere una nueva perspectiva, con un endurecimiento de posturas y una mayor intransigencia por parte de los sindicatos.

## Con molinos de viento ahorrará Estados Unidos 2.000 millones de barriles de petróleo cada año

Serán utilizados para producir electricidad

LOS ANGELES (Servicio especial).— En los próximos 20 años, una extensa red de gi-

gantescos molinos de viento, estratégicamente situada a todo lo largo y ancho de los Estados Unidos, permitirá producir la suficiente electricidad como para ahorrar al país 2.000 millones de barriles de petróleo anuales.

La operación no sólo será importante desde el punto de vista económico, sino que permitirá reducir, además, los niveles de contaminación atmosférica, a la que contribuyen de manera poderosa las centrales térmicas.

El programa, que acaba de ser presentado en Los Angeles ante el II Simposio Anual del Consejo de Ingenieros y Científicos, por la Administración de Investigación y Desarrollo de la Energía, es el resultado de un año de estudios llevados a

(Viene de la página anterior)

rado en el «Juan Sebastián de Elcano» español y, el 19 de diciembre de 1939, por una de las gradas de Barrow-in-Furness resbaló el casco fino del nuevo «Almirante Saldanha».

De 3.325 toneladas, el «Almirante Saldanha» tenía 307 pies de eslora total, 262 entre perpendiculares y 52 de manga. Disponía de acomodación para una tripulación normal de 356 hombres y, además, para un centenar de guardiamarinas en viaje de prácticas.

En sus cuatro palos podía largar 29.590 pies cuadrados de velamen y, con un motor auxiliar —que desarrollaba 1.400 B.H.P. sobre un eje— alcanzaba media de 11 nudos, si bien en las pruebas oficiales alcanzó y sostuvo los 12 sin esfuerzo alguno.

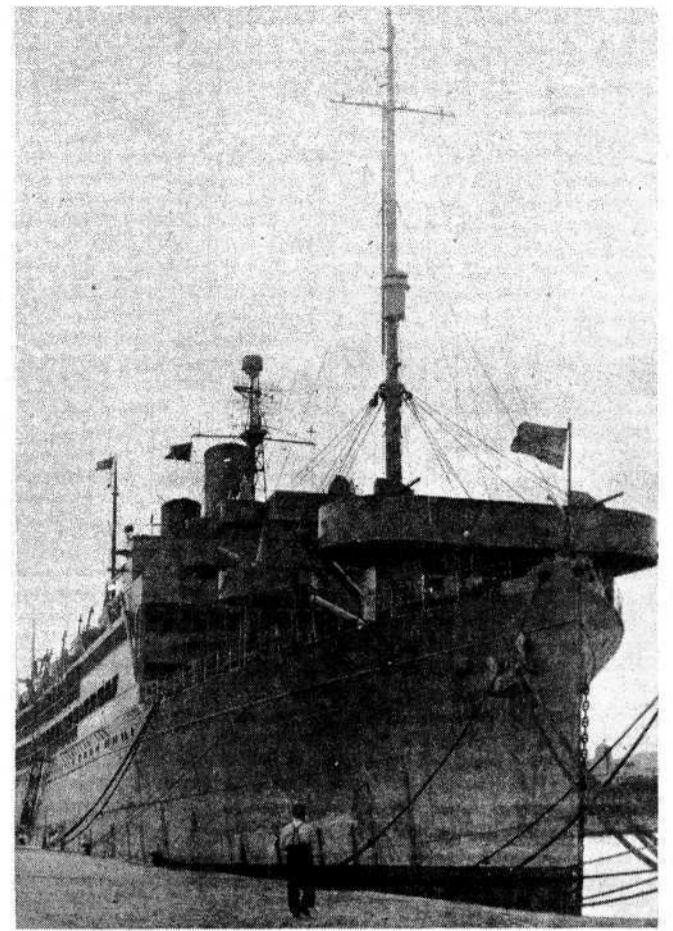
Para las prácticas de tiro llevaba cuatro cañones de 102 milímetros —en dos montajes dobles, en el castillo y toldilla—, un antiáereo de 76, cuatro de 47 y varias ametralladoras. A babor, en el «well deck» llevaba un tubo lanzatorpedos de 533 milímetros y, a estribor, equipo para el fondo de minas de prácticas.

El «Almirante Saldanha» —cuyo coste se elevó a 314 mil 500 libras esterlinas— tenía un radio de acción de 12.000 millas y, en junio de 1934, fue entregado a la Marina brasileña e inició seguidamente su primer crucero de instrucción.

Hace veinte años, el «Almirante Saldanha» vino a Santa Cruz de Tenerife durante uno de sus viajes con alumnos de la Escuela Naval y, durante unos días, en el Muelle Sur lanzó al aire las flechas finas de sus cuatro palos.

En 1961, cuando ya el «Custodio de Mello» había tomado sobre sí las tareas formativas, el «Saldanha» fue transformado en buque hidrográfico. Perdió sus cuatro palos y el bauprés y, con amplia superestructura —rematada por una moderna chimenea y palo muy en caída— aún navega junto con los «Sirius» y «Canopus» —construidos por la Isikawajima japonesa en 1957 y año siguiente.

Poco después de que el «Almirante Saldanha» recalase



El transporte «Duque de Caxias», habilitado como buque-escuela, en el Muelle Sur de nuestro puerto.—(Foto del autor).

por Santa Cruz de Tenerife, a estas aguas llegó en varias ocasiones al transporte «Duque de Caxias» habilitado como buque-escuela. Este era el antiguo «Orizaba» de la Ward Line estadounidense que, botado en febrero de 1918 en los astilleros de la Cramps, en Filadelfia, fue requisado para su utilización como transporte de tropas.

De 6.937 toneladas y 423 pies de eslora por 60 de manga, alcanzaba media de 18 nudos con turbinas de vapor. Devuelto a sus armadores en 1919, con el «Siboney» hizo línea regular entre Nueva York

y La Habana hasta que en 1941 volvió a su antiguo cometido de transporte.

En 1945 lo adquirió la Marina brasileña y, en aguas de Santa Cruz —pintado de gris y bien artillado— lució su fina estampa marinera, rematada por dos chimeneas en cada, de antiguo «liner».

La entrada en servicio del «Custodio de Mello» y sus tres gemelos determinó la baja del «Duque de Caxias» y la del «Almirante Frontin», antiguo «Itassuce», que como transporte figuraba en las listas de la Armada desde 1943.

### El «Custodio de Mello»

El 13 de diciembre de 1953, en los astilleros de la Ishikawajima Heavy Industries Co. Ltd., de Tokio, se arbolaron las quillas de dos transportes para la Marina de Guerra brasileña y, el 10 de junio del año siguiente tuvo lugar la botadura del «Custodio de Mello» que hoy llegará a Santa Cruz de Tenerife y, el 10 de agosto, resbaló por la grada el «Barroso Pereira».

Justo un año más tarde se pusieron las quillas de los «Ary Parreiras» y «Soares Dutra», botado en 1956, con lo cual se completó la serie de cuatro transportes.

El «Custodio de Mello» —que hoy luce el numeral «U-26»— fue entregado a la Marina brasileña el 9 de octubre de 1954 y, hasta su conversión en buque-escuela en julio de 1961, navegó como transporte de tropas y material. De 4.800 toneladas standard y 7.300 a plena carga, son sus principales dimensiones 119,4 metros de eslora, 18,10 de manga y 6,3 de calado máximo. El equipo propulsor está compuesto por dos grupos de turbinas ishikawajima que, con 4.800 S.H.P. sobre dos ejes, le dan media de 15 nudos, si bien en las pruebas alcanzó los 17,67.

El casco es del tipo «flush deck», con castillo y toldilla y, como sus gemelos, sobre ésta lleva una cubierta para la maniobra de un helicóptero. Como transporte, este buque tenía capacidad para 4.000 toneladas de carga —buena parte de ella en cámaras frigoríficas— y, además de su tripulación normal, compuesta por 127 hombres, disponía de capacidad para 497 infantes de Marina con todo su equipo.

El «Custodio de Mello» —también sus gemelos— cuenta con un completo dispensario médico y todas las dependencias de un buque-escuela.

con cuatro piezas de 76 milímetros e igual número de antiáereos de 20, artillería ésta que sustituyó a los ocho de 40 que primero se montaron.

Su estampa marinera se remata por palos bipodes en los pozos —ambos con puntales reales para cargas pesadas y plumas normales— y, sobre el puente, un trípode con la plataforma para los proyectores, radar y cruceta para señales. La chimenea lleva un deflector de humo y, con la proa lanzada y popa de crucero, tiene silueta sobria y elegante.

En este viaje, la dotación del «Custodio de Mello» está compuesta por 30 oficiales, 132 guardiamarinas, 2 cadetes del Ejército brasileño, 8 guardiamarinas extranjeros —de las Armadas de Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela—, 117 suboficiales y sargentos, 26 cabos, marineros y fusileros de la Marina, y 8 civiles. Este crucero de instrucción se inició el pasado 30 de marzo y, desde Santa Cruz de Tenerife, el «Custodio de Mello» arribará a Recife, puerto del cual seguirá a Río de Janeiro, donde finalizará el viaje de cuatro meses y diecisiete días.

Hoy, una vez más en la tierra que vio nacer al Padre Anchieta, un buque de la Marina de Guerra brasileña, un buque con los colores de la nación marinera tan ligada a Tenerife.

## CAMBIO DE DIVISAS EN LA JORNADA DE AYER

(PARA OPERACIONES COMERCIALES, CHEQUES, ETC.)

DOLAR USA	68,037	68,237
DOLAR CANADIENSE	69,839	70,113
FRANCO FRANCÉS	13,761	13,815
LIBRA	120,894	121,523
FRANCO SUIZO	27,110	27,244
FRANCO BELGA	171,058	171,994
MARCO	26,383	26,512
LIRAS	8,136	8,170
FLORIN	24,844	24,963
CORONA SUECA	15,161	15,239
CORONA DANESA	11,002	11,053
CORONA NORUEGA	12,135	12,192
CORONA FINLANDESA	17,470	17,566
CHELINES	370,773	373,901
ESCUDOS	216,127	218,148
YEN	23,163	23,271

### Edificio LA GRANJA

Viviendas de 4 dormitorios. De 140 m<sup>2</sup>.  
Aparcamientos. LOCALES  
COMERCIALES

Cantidades a cuenta garantizadas por póliza en la Compañía Crédito y Caución

Avda. Reyes Católicos 29,1 Derecha. Tel. 49 46 47

### SE VENDE PISO

Cuatro habitaciones con o sin muebles. Teléfono: 21-99-17.